

2012

ANÁLISIS HISTÓRICOS DEL SINDICALISMO EN ESPAÑA. DEL FRANQUISMO A LA ESTABILIDAD DEMOCRÁTICA (1970-1994)

Comunicaciones

Directores: Manuela Aroca
Rubén Vega

FUNDACIÓN FRANCISCO LARGO CABALLERO



LOS SINDICATOS DE CC.OO Y LA CNT DURANTE LA RECONVERSIÓN INDUSTRIAL: EL CASO DE LOS ASTILLEROS GADITANOS.

Félix Gil Feito⁴⁵²

Mauro Rodríguez Peralta⁴⁵³

(Universidad de Cádiz)

Resumen

Con el fin de la etapa franquista, el principal ámbito sobre el que tendría que actuar el primer gobierno transicional sería el de la reestructuración de una industria obsoleta, con el fin de adaptarse a las necesidades del mercado internacional. La reconversión industrial supuso uno de los mayores retos por afrontar que el nuevo gobierno tenía por delante, y el papel que los sindicatos iban a desempeñar en esta cuestión fue esencial.

En el caso gaditano, esta reconversión afectaría tanto al tejido industrial de la provincia, como el terreno social y económico, dañando su pulmón laboral: los astilleros navales. Este papel que jugaron centrales como CC.OO. (sindicato mayoritario en astilleros de Cádiz y Puerto Real), y CNT (cuya participación fue decisiva a la hora de exteriorizar a la ciudadanía el conflicto) fue fundamental, como la influencia que ambos ejercieron en la resolución del conflicto en unos momentos en que el país se veía envuelto en una ola de cambios en todos los estratos de la sociedad y, en el ámbito concreto de Cádiz, en el tradicional problema del paro.

⁴⁵² Licenciado en Humanidades y Máster en Estudios Hispánicos por la Universidad de Cádiz. Doctorando en Historia Contemporánea. Miembro del Seminario de Historia Ambiental (SHAMB) de la Universidad de Cádiz Facultad. Dirección: Universidad de Cádiz. de Filosofía y Letras. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: felixgilfeito@gmail.com. Telf.: 956015574 / 651726942

⁴⁵³ Licenciado en Periodismo y Máster en Cultura de Paz, Conflictos, Educación y Derechos Humanos. Becario del Plan Propio de Investigación de la Universidad de Cádiz. Miembro del Seminario de Historia Ambiental (SHAMB) de la Universidad de Cádiz. Dirección: Universidad de Cádiz. Facultad de Filosofía y Letras. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: mauro.rodriguez@uca.es. Telf.: 956015574 / 663540114.



Abstract

With the end of the Franco period, the main field where the first government of the transition has to act it will be the restructuration of an obsolete industry, in order to adapt to the needs of the international market. The rationalization of industry supposed one of the biggest challenges that the new government has to face ahead, and the role that the unions were going to play in this matter was essential.

In the “gaditano” case, this rationalization would affect both within the industrial sector as well as within social and economics environments, damaging their industrial lung: the shipyards. This role that the unions like CC.OO. (the union which represent most of the workers in the shipyards of Cadiz and Puerto Real) and CNT (whose participation was crucial at the time of externalizing the conflict to the citizenship) play was vital, as well as the influence that both unions exerted in the resolution of the conflict in moments where the country was involved in a wind of change in all the social sectors, and in Cadiz particularly, with the traditional problem of the unemployment.



Con la llegada a España del periodo de la Transición, se hicieron evidentes una serie de reajustes en diferentes sectores que sin duda alguna, y como se reflejaría posteriormente, crearían polémica y alarma social. España, tras cuarenta años de dictadura, postulaba una serie de preceptos políticos y económicos que difícilmente tenían cabida en el nuevo panorama que se estaba dibujando desde las elites que tras la muerte de Franco, se hicieron con las riendas del país. A pesar de que España había progresado notablemente a partir de los años 60 gracias al auge de ciertos ámbitos de la industria y del sector turístico, muchas de las políticas que se había llevado a cabo en la última etapa del franquismo, no concordaban con la realidad imperante del mercado. De este modo, es fácil vislumbrar como no se llevaron a cabo las acciones oportunas en diferentes sectores como la minería, la siderurgia, y por supuesto, la industria naval.

1. LA BAHÍA DE CÁDIZ COMO PARADIGMA DE LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA.

La industria naval española, hasta mediados de los años 70 era uno de los mayores productores de barcos de todo el mundo, situándose en un nada desdeñable sexto puesto de la producción mundial⁴⁵⁴. España apostaba fuerte por la producción de superpetroleros y también por la de cargueros de gran tonelaje, pero ya entonces cabía preguntarse si centrarse en ese segmento del sector podía ser a largo plazo viable.

Uno de los centros de construcción naval más importantes que se había desarrollado en España estaba situado en la Bahía de Cádiz. En este centro se ubicaban tres grandes astilleros que concentraban buena parte de la producción nacional. El más

⁴⁵⁴ Con una cuota de mercado del 5,0% y algo más de 6 millones de Toneladas de registro bruto, España se situaba por delante de países como EE.UU, Dinamarca o Italia. Cf. MARIN ARCE, J.M. *Los sindicatos y la reconversión industrial durante la Transición*. Madrid, Consejo Económico y Social, 1998. pp. 104-105.



importante de ellos, tanto por capacidad como por número de empleados, es el Astillero de Puerto Real, el cual fue construido en 1974 con las miras puestas en la fabricación de grandes buques petroleros, graneleros y buques RO-RO⁴⁵⁵ esencialmente. El segundo de los astilleros de la Bahía de Cádiz es el situado en la propia ciudad de Cádiz, el cual era el mayor astillero que había en España dedicado a las reparaciones navales, y que contaba con diques para buques de hasta 400.000 TPM (toneladas de peso muerto), y muelles de arrastre de 3.000 metros muy bien equipados. El tercer y último astillero de la Bahía se encontraba en San Fernando, y estaba destinado al uso militar principalmente. Ya en los años 80 la Empresa Nacional de Bazán absorbe todas las competencias de estos astilleros y centra su producción no solo en el ámbito militar, sino también en el de la Marina Mercante⁴⁵⁶

Como se ha podido apreciar, España contaba con un tejido industrial naval bastante potente en lo que a medios e instalaciones se refiere, si bien, a partir de los años 70, la industria naval española quedaría fuera del mercado internacional a causa de diferentes cuestiones que trataremos a lo largo del texto.

El inicio del declive de la industria naval española puede fijarse en 1966, cuando se puso en marcha la denominada “Acción Concertada”, que tan funestas consecuencias trajo a la industria en nuestro país. La Acción Concertada, cuya campo de actuación se situaría en el quinquenio 1966-1971, consistía esencialmente en un pacto entre la administración pública y el sector privado, a través del cual, éste último se comprometía a cumplir unos objetivos de producción, con la ayuda de la administración pública. Esta ayuda llegaría en forma de subvenciones, beneficios fiscales, créditos a bajo interés, etc.⁴⁵⁷. De manera más concreta, podemos resumir los principales objetivos de ésta en los siguientes tres puntos⁴⁵⁸:

⁴⁵⁵ Los buques RO-RO, son aquellos destinados al transporte de cargamento rodado, tanto automóviles como camiones. RO-RO, es el acrónimo inglés de Roll-on Roll-Off.

⁴⁵⁶ Para un análisis más en profundidad sobre los grandes astilleros gaditanos Vid. RUIZ NAVARRO, J. *La Bahía de Cádiz. Reconversión y reindustrialización*. Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1987.

⁴⁵⁷ MARÍN ARCE, J.M. op cit. pp.105-106.

⁴⁵⁸ Cf. SÁNCHEZ AGUILAR, A. *La crisis de la industria naval ante el desarrollo económico. Especial referencia a la bahía de Cádiz*. Sevilla, Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1988. p. 5.



- 1.- Incremento del 50% en el rendimiento de los astilleros a alcanzar en 1971, y con respecto a los índices producidos en 1966, a fin de reducir los costes a nivel internacional.
- 2.- Mantenimiento del empleo en el sector.
- 3.- Producción de 600.000 toneladas de registro bruto (TRB) en 1971, de las que se exportarían 120.000.

La política de acción concertada supuso sin duda alguna un importante empujón para unos astilleros que querían competir a nivel mundial. La mayor parte de esas ventajas proporcionadas por la acción concertada fueron dirigidas a la construcción de petroleros de gran capacidad, que en 1967, tenían una gran demanda en el mercado internacional. Sin embargo, no se tuvo en cuenta la evolución del mercado internacional, lo que a posteriori supondría la casi total ruina del sector. Los objetivos mencionados anteriormente estaban completamente desfasados. Baste apuntar que la cifra que se marcó de 600.000 TRB de producción para 1971, fue alcanzada ya en 1969. Por tanto, nos encontramos con una sobreproducción, una falta de previsión evidente, y una visión global del mercado internacional casi nula. La conjugación de todos estos factores se tornaría fatídica para el desarrollo del sector durante la década de los 70 y de manera más intensa durante los años 1973-1977, cuando la crisis del petróleo y la reconversión de la industria española hicieron su aparición en escena.

Sin embargo, a pesar de esa total falta de previsión y de viabilidad de la política de “acción concertada”, el crédito y las ayudas a la industria naval siguieron fluyendo de manera excesiva e irresponsable tras la finalización de ésta en 1971. Durante la primera mitad de los años 70 la banca multiplico el volumen de créditos, pasando de adjudicar en 1970, 1017 millones de pesetas, a más de 13.000 en 1975⁴⁵⁹. Se realizaron tremendas inversiones en proyectos como el nuevo astillero de Puerto Real, el cual contaría con uno de los diques más grandes de toda Europa, especialmente concebido para la construcción de barcos de gran tonelaje. A todo esto, debemos unir la voluntad

⁴⁵⁹ MARÍN ARCE, J.M. op cit. pp. 106-107.



del gobierno de centralizar la industria naval en puntos que no contaban con un mercado diversificado, y que provocaba que la mayor parte de los trabajadores de la zona dependiera de los astilleros o de empresas auxiliares de los mismos. Algunas cifras a este respecto, publicadas en la prensa de la época apuntan a que el 85% del potencial industrial de la provincia se centraba en esta industria, y se estimaba que en torno a un 25% de las familias de la Bahía de Cádiz dependía directamente del trabajo de los astilleros. Así mismo, la misma prensa aseguraba que si la crisis se materializaba finalmente, ésta supondría “la ruina definitiva para la bahía”⁴⁶⁰.

A este particular entramado deberíamos añadir el atraso tecnológico del que adolecían los astilleros españoles en general, y que provocaba que se dependiera en exceso del mercado exterior para poder dotar a los barcos que aquí se armaban con la tecnología que se demandaba. Esto hizo que España cayera sobremanera en los niveles de competitividad y que además se dispararan los costes de producción. Indudablemente, todo esto suponía para el sector una losa considerable.

Como se ha podido ver, la política del gobierno de Franco en la primera mitad de los años 70 no fue precisamente muy alentadora ya no solo para el sector naval, sino que para la industria en general también fueron tiempo muy difíciles.

A partir de 1975, con los diferentes gobiernos, primero de Arias Navarro y posteriormente con el primer gobierno de Suárez (1977-79), no tuvieron tampoco mucho acierto en las decisiones que se tomaron para revitalizar una industria muy maltrecha tras años de decisiones erróneas y disminución de la competitividad. El año 1977 fue sin duda alguna el peor para el sector naval y los resultados arrojados en cuanto a producción nacional, nefastos⁴⁶¹. Este año 1977 trajo consigo los mayores ajustes que se realizaban en la industria desde hacía muchos años debido a la caída de la demanda que sufrió el sector y que le devolvió a cotas de pedidos similares a las de 1970⁴⁶².

⁴⁶⁰ Cf. *Diario ABC*. 16-10-1977, p-14.

⁴⁶¹ MARÍN ARCE, J.M. op cit. pp. p. 118.

⁴⁶² A este respecto, España obtuvo una cuota de nuevos pedidos del 6,3% en 1976, mientras que en 1977, cayó hasta el 2,4%. Vid. SÁNCHEZ AGUILAR, A. op cit. p-46 y p-194.



Ya en mayo de 1976, el gobierno, atisbando la difícil situación a la que tendrían que hacer frente si no se conseguía reactivar la industria naval, aprobó mediante el Decreto 1285/76 de 21 de mayo, convocar a los armadores para conseguir la contratación de un millón de TRB con ayudas a la financiación del 80% a través de la banca privada y del Banco de Crédito a la Construcción, y en la línea de lo que otros gobierno europeos venían haciendo⁴⁶³ para no perder competitividad respecto a Japón y terceros países. A través de este concurso se pretendía potenciar la demanda interna de buques, para de este modo, mantener los puestos de trabajo en una época en la que la inestabilidad política y la conflictividad social afloraban sobremanera. Sin lugar a dudas, el “concurso del millón de toneladas”, como se conoció popularmente a este decreto, no arrojó el resultado esperado, y tras más de un año desde su puesta en marcha, los astilleros se encontraban con barcos a medio terminar debido a la falta de crédito por parte de la banca privada. Esto provocaba la suspensión de los pagos a los astilleros y en consecuencia, una parálisis general del sector.

Ese año 1977, fue uno de los peores para el sector, el cual se encontraba en una situación crítica bastante acuciante, y que comenzaba a provocar movilizaciones sociales importantes en el levante español, en Vigo con el conocido conflicto de Ascón, o en la propia Bahía de Cádiz. Ante la imposibilidad por parte del gobierno de hacer frente de manera eficaz a la crisis, y tras alguna medida más para intentar estabilizar el sector, como la adoptada en el marco de los “Acuerdos de la Moncloa en 1978” por la que se concedía 9.800 millones de pesetas al sector, se llega al año de 1979, el cual se torna clave para la reconversión de la industria naval en España.

Como hemos podido ver hasta ahora, la principal medida de estímulo al sector que el gobierno había puesto en práctica fue la del fomento de la demanda interna de buques, para que de este modo no se tuviera que proceder al despido de trabajadores en unos años en los que la inestabilidad política, económica y social imperaban tras la muerte de Franco, y en los que el proyecto democrático comenzaba a dar sus primeros pasos. En este sentido, otros países europeos optaron por llevar a cabo una estrategia

⁴⁶³ MARÍN ARCE, J.M, op cit. pp. 111-114.



completamente diferente a la que en España se llevó a cabo, probablemente por la coyuntura anteriormente citada. En países como Alemania, Dinamarca o Francia, se procedió a reajustar las plantillas, a reducir la capacidad de producción, y diversificar la industria hacia otras actividades en aquellos polos donde se concentraban los grandes astilleros, y en donde la población dependía prácticamente de ellos.

Esto resultó ser una medida acertada ya que de esta manera, y con la colaboración estrecha de medidas proteccionistas que estos países adoptaron para defender su mercado respecto a Japón, se logró contener la crisis y estabilizar el sector.

En marzo de 1979, ve la luz el “Programa de Reestructuración de los Grandes Astilleros del Sector Público”, que reduce la capacidad del sector a 425.000 TRB, lo que suponía una reducción de la producción de más del 50% respecto a 1976, y un ajuste en las plantillas de 6.837 trabajadores, de los cuales, 2.660 debían realizarse en los distintos astilleros de la zona sur⁴⁶⁴. La población más afectada sería la de la Bahía gaditana, que tendría que afrontar una reconversión del sector que resultaría dramática para toda la provincia. Este programa de reestructuración, pretendía ser un plan de choque que reformara las industrias más afectadas por la crisis, esencialmente la naval, la siderurgia y la metalurgia, para garantizar su competitividad a nivel mundial. Con esto se intentaba ajustar la oferta a la demanda mediante la eliminación del exceso de capacidad, cerrando instalaciones y ajustando las plantillas con medidas como los despidos, las prejubilaciones, etc.

Además de este plan de reconversión, el gobierno acompañó estas medidas con la creación de un plan estratégico para la creación de nuevos puestos de trabajo en las zonas afectadas por la reconversión de la industria. El gran problema es que la Bahía de Cádiz no contaba con una diversificación de la industria, y la gran mayoría de los obreros despedidos no tendrían posibilidad de incorporarse a otro puesto de trabajo a corto plazo.

En todo este proceso, el papel de los sindicatos se tornaría decisivo para el futuro de los trabajadores. En este sentido, tanto Comisiones Obreras (CC.OO) como la

⁴⁶⁴ RUIZ NAVARRO, J. op cit, p. 100.



Confederación Nacional del Trabajo (CNT) se convertirían en la voz de los trabajadores de los astilleros gaditanos ante un plan de reconversión que se postulaba demoledor para la estabilidad de la Bahía. Veamos el papel que estos sindicatos jugaron en todo este contexto.

2. CC.OO Y CNT ANTE LA RECONVERSIÓN INDUSTRIAL DE LOS ASTILLEROS GADITANOS.

Como se ha podido observar, el panorama al que tenía que hacer frente gran parte de las clases obreras de la bahía gaditana, era bastante delicado. Indudablemente, para afrontar la época de cambios que se avecinaba, ya no solo en lo que al futuro laboral se refería, sino también en el orden político y social, se hacía preciso disponer de unos canales de representación, de unos agentes sociales, que fueran los portavoces de los cientos de obreros gaditanos que habían visto como su futuro en los astilleros se evaporaba progresivamente a lo largo de varios años.

Es imprescindible destacar en todo este contexto, que la gran crisis de los astilleros gaditanos coincide con el periodo de consolidación de un sindicalismo silenciado durante más de cuarenta años de dictadura, y que tras la muerte de Franco, emergía con fuerza, pero también con cierta precariedad y falta de unión entre ellos. En este sentido, se puede afirmar que el proceso de reconversión coincidió con la gestación y desarrollo del modelo sindical que se impondría en España durante los años posteriores⁴⁶⁵. Por este motivo, debemos tener en cuenta el contexto que envolvió la actuación de los sindicatos, para de esta manera poder comprender mejor todo lo que aconteció a lo largo de 1976-1978.

⁴⁶⁵Cf. FLORIDO DEL CORRAL, D, et all. *El pueblo en la calle. Reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2008. p.37.



Tras la legalización de las principales centrales sindicales, aparecen en los astilleros gaditanos de manera oficial cinco organizaciones con cierta estructura interna y poder de decisión. Por un lado, estarían Comisiones Obreras (CC.OO.), la Unión General de Trabajadores (UGT), y la Unión Sindical Obrera (USO). En otro espectro, encontramos a la Confederación Nacional del Trabajo (CNT) y a la Confederación de Sindicatos Unitarios de Trabajadores (CSUT). Hemos optado por dividir a las centrales sindicales presentes en los astilleros gaditanos en dos grupos porque sólo el primero de ellos (CC.OO, UGT y USO), contaba con representatividad a nivel estatal para negociar, mientras que CNT y CSUT, contaba con una importante presencia en los centros de trabajo de la Bahía, pero sin embargo no disfrutaba de las mismas prerrogativas a nivel nacional que otras centrales. Este hecho será importante para el devenir de las negociaciones que se celebrarían posteriormente en Madrid para dirimir el futuro de los trabajadores ante la reconversión de la industria naval española, y sobre todo, y como veremos más adelante, sobre la negociación de la integración de la industria auxiliar de astilleros en la plantilla.

Tras el anuncio por parte del gobierno de la reconversión del sector naval en 1977, y en definitiva de las medidas a tomar que básicamente se podrían resumir en la implementación de expedientes reguladores de empleo para aligerar plantillas, los sindicatos comenzaron a movilizarse para intentar revertir la situación en la medida de lo posible. En el caso que nos atañe, fue sobre todo la CNT la que se movilizó de manera más plausible en toda la Bahía, si bien, otras centrales sindicales como CC.OO y USO adquirieron cierto protagonismo en las protestas y manifestaciones que se celebrarían posteriormente. La postura tanto de CNT como de CC.OO fue desde un principio contraria a los reajustes planteados por el gobierno. Los despidos eran inconcebibles para un sector que siempre había disfrutado de una tranquilidad plena en lo que a cargas de trabajo se refería, y que en cierto modo siempre había sido



beneficiado por políticas gubernamentales que fomentaban su desarrollo y estabilidad, tal y como hemos podido apreciar en la primera parte de este trabajo⁴⁶⁶.

Una de las primeras acciones que llevaron a cabo los obreros gaditanos fue la de concentrarse frente al Ayuntamiento de Cádiz, y la entrega de propaganda informativa a los ciudadanos en diferentes puntos de la ciudad, como por ejemplo la Plaza de las Flores o la Plaza de San Antonio. Este reparto de octavillas informativas se tornaría clave para lograr el compromiso de la ciudadanía en lo que tiempo más tarde sería la mayor manifestación que la ciudad de Cádiz ha presenciado hasta la fecha y de la que se dará cuenta más adelante. La concienciación y solidaridad del pueblo de Cádiz y Puerto Real jugaría un papel fundamental para que el gobierno se decidiera a sentarse a negociar y a intentar suavizar mediante ciertas medidas consensuadas con los sindicatos el impacto que un reajuste laboral de estas características podría causar en una población tan dependiente del sector naval y con tan poca diversificación industrial.

Otra gran acción llevada a cabo principalmente por CNT, USO y algunos afiliados a CC.OO, fue la de la organización de un encierro en los astilleros de Puerto Real con el fin de presionar al gobierno para que negociara sobre el futuro de los trabajadores, Este encierro duró entorno a los veinte días y fue una demostración explícita de organización por parte de los sindicatos que llegaron a poner en marcha desde cocinas, hasta cuartos habilitados a modo de dormitorios e incluso una biblioteca. Algunos testimonios extraídos del estudio realizado por David Florido, José Luis Gutiérrez y Beltrán Roca, señalan que el encierro fue una muestra de solidaridad y organización bastante importante, ya que la ciudadanía se implicó mucho aportando comida para los obreros encerrados, cocinando, etc., mientras que los obreros consiguieron un elevado grado de auto-organización y orden estableciendo turnos de limpieza y asignando a cada uno funciones específicas⁴⁶⁷.

⁴⁶⁶ En una nota conjunta que publica el *Diario de Cádiz*, CCOO y CNT declaran “que la crisis es resultado de la mala gestión de AESA, de los planes económicos de distintos gobiernos y de la falta de visión real sobre los problemas del sector. La crisis no puede recaer sobre el trabajador, por lo que lucharán para no consentir ningún despido” (Cf. “La crisis de la construcción naval. Manifestación de obreros de AESA en Puerto Real”, en *Diario de Cádiz*, 6 octubre 1977, portada).

⁴⁶⁷ FLORIDO DEL CORRAL, D, et al, op cit; p.49.



Ahora bien, cabe destacar un mes en la cronología de este conflicto en el que la tensión y desorden cívico cobró una gran significancia. En el mes de septiembre de 1977, el pueblo gaditano se echó a las calles para defender el empleo en la Bahía y presionar al gobierno y autoridades para que su voz fuera escuchada. Se sucedieron las manifestaciones, en Cádiz y Puerto Real, de diferente envergadura y que fueron coordinadas en su mayoría por las centrales sindicales⁴⁶⁸. A pesar de los insistentes ruegos a la serenidad y madurez por parte de los organizadores de estas manifestaciones, los enfrentamientos con las fuerzas del orden se sucedieron en varias ocasiones, provocando grandes disturbios y escenas de violencia⁴⁶⁹. Tras una de las revueltas más delicadas, que tuvo lugar en el puente de San Severiano de la ciudad de Cádiz, las centrales sindicales salieron a defender a los trabajadores al mismo tiempo que tranquilizar el clima reinante. El manifiesto, que se publicó en la prensa local, nos servirá para entender en profundidad la visión de la época⁴⁷⁰:

“1. La situación creada ante el futuro de la industria naval de la bahía es tan grave que explica la necesidad de defender los puestos de trabajo y exigir soluciones justas al gobierno.

2. Que por ello es explicable la iniciativa de los trabajadores de AESA Cádiz en el día de ayer.

3. Que hay situaciones que deben hacer flexibles a quienes aplican la ley. Hay situaciones en las que se debe valorar si es exigible el cumplimiento minucioso de las

⁴⁶⁸ En una reunión del pleno, se decide por votación que las coordinadoras y centrales sindicales tengan el poder de decidir las manifestaciones (Cf. “La crisis de la construcción naval. El martes prevista una gran manifestación”, en *Diario de Cádiz*, 8 octubre 1977, portada).

⁴⁶⁹ El *Diario de Cádiz* se encargó de cubrir todos estos enfrentamientos, con diferentes titulares en portada pero siempre al abrir estos lo hacía con “La crisis de la construcción naval” o “El problema de la Bahía”. Podemos tomar como ejemplo el 9 de septiembre donde 5 policías resultaron heridos, o el 26 hubo 8 horas de enfrentamiento, 8 policías heridos y 13 detenidos (Cf. “La crisis de la construcción naval. Trabajadores de AESA Cádiz intentaron manifestarse”, en *Diario de Cádiz*, 9 octubre 1977, portada, Y “El problema de la Bahía. Graves disturbios en el Cádiz del exterior”, en *Diario de Cádiz*, 26 octubre 1977, portada).

⁴⁷⁰ Cf. “La crisis de la construcción naval. Trabajadores de AESA Cádiz intentaron manifestarse”, en *Diario de Cádiz*, 9 octubre 1977, pp. 7.



normativas, y si por el contrario puede producirse un mal mayor al reprimir cualquier topo de incumplimiento.

4. Protestamos por las órdenes recibidas por las Fuerzas Públicas, que llevaron a un enfrentamiento inútil y doloroso para todos.

5. Al mismo tiempo, hacemos una llamada a los trabajadores para que cualquier forma de acción se realice con plena serenidad y madurez para evitar que se vuelva en contra de nuestros intereses.

6. Y, en definitiva, convocamos a todos para participar de la manifestación del martes a las seis de la tarde.”

Sin embargo, no podemos entender este proceso de movilizaciones sin hacer referencia a la manifestación a la que este último comunicado apuntaba; la del día 11 de octubre de 1977, considerada la más grande que hubo en Cádiz. Cien mil personas se congregaron en uno de los acontecimientos que todavía recuerdan la mayoría de los gaditanos a los que tocó vivir este momento histórico. En perfecto orden, las coordinadoras, centrales sindicales, partidos, parlamentarios y autoridades, recorrieron la ciudad y se unieron bajo un mismo objetivo, la defensa de su Bahía⁴⁷¹. La provincia entera se volcó para apoyar a los trabajadores, y toda la población se sintió parte de esta gran demostración de poder ciudadano. En la voz del pueblo se pudo comprender el momento social, económico y político de Cádiz, y en las palabras de los representantes sindicales, los gobernantes comprendieron la gravedad de la situación⁴⁷². La historia escrita nos pinta el cuadro a través del cual entendemos la magnitud del problema que azotaba y aún azota a la Bahía⁴⁷³.

⁴⁷¹ Cf. “100.000 manifestantes. Cádiz en defensa de su Bahía”, en *Diario de Cádiz*, 12 octubre 1977, portada.

⁴⁷² Cf. “El problema de la Bahía. Suárez, impresionado por la manifestación”, en *Diario de Cádiz*, 14 octubre 1977, portada.

⁴⁷³ “Toda la Bahía y parte de la provincia hemos realizado esta importante manifestación para exigir justicia y trabajo. Los trabajadores no somos responsables de una política que a base de triunfalismos facilitó ganancias a los especuladores. El futuro de nuestra comarca quedó en juego. Todos estamos en peligro porque se fomentó el monocultivo industrial, y peor aún, porque se planificó mirando sólo los intereses de muy limitadas minorías.

Es cierto que la crisis naval es un aspecto, un detalle, de la crítica situación económica de toda España. Pero el Gobierno y las Cortes, en su programa económico, tienen que hacerse solidarios de nuestro presente y nuestro futuro. El Gobierno será responsable si se produce el hundimiento de la Bahía, ya que



Retomando uno de los puntos mencionados unas líneas más arriba, una de las grandes luchas que se desarrollaron durante la reconversión industrial en la Bahía, fue la integración de la industria auxiliar en plantilla. Esta integración supondría uno de los puntos de ruptura más fuertes entre CC.OO y CNT durante los meses posteriores, y como tal, debemos hacer referencia al mismo. El acuerdo al que se llegaría en 1978, contemplaba que las contratas que realizaban trabajos indirectos para astilleros fueran incorporadas a las plantillas fijas de manera definitiva, para así evitar la corrupción y la multiplicidad de contratas que fomentaban la competencia desleal entre éstas. Además se evitaba ejercer una presión considerable en el trabajador, ya que del otro modo se veía obligado a realizar jornadas de trabajos excesivamente largas con el fin de conservar su puesto de trabajo. El número de empleos indirectos era ostensiblemente mayor que el directo, y esto hacía que en ocasiones, la competencia entre las contratas para conseguir determinados encargos aflorara la corrupción o la explotación laboral de los empleados de las mismas con el objetivo de reducir los costes lo máximo posible y ofrecer mejores servicios por menos a los astilleros.

su actual alternativa son los despidos. No se puede tratar a nuestra Bahía como un caso de tantos, ya que por ser un monocultivo industrial, si la única alternativa son los despidos, tendríamos el hundimiento de la Bahía.

Y esto, cuando además, nuestra provincia está en los primeros puestos de índices de paro. Es preciso que el Gobierno tenga muy en cuenta nuestra situación. Es preciso que se financien los barcos pendientes. Que se pongan en funcionamiento las secciones de Matagorda antiguamente rentables, ampliándolas si es necesario. Que se creen y fomenten diversas industrias. Que se asegure, que aseguremos, un puesto de trabajo para cada trabajador.

Ciertamente hay que actuar con serenidad. El país, tras muchos años de especulaciones, y ahora fugas de capitales, no está como quisiéramos. Aún no tenemos cimentada la democracia, que sólo hace cuatro meses comenzamos a edificar públicamente. Pero, todo esto y nuestra responsabilidad para con el país entero no puede dejarnos aceptar el hundimiento de nuestra comarca, de la que sería responsable este Gobierno. Por eso exigimos al Gobierno que no la hunda. Esta manifestación es una patente prueba de nuestra exigencia.

Las centrales sindicales tienen el deber de defender todos los puestos de trabajo y de buscar su ampliación. Tampoco podrán consentir que sin participación de los trabajadores y de sus organizaciones sindicales se ponga en marcha ningún proyecto económico que quiera remediar la crisis. Antes que nada, hay que dar marco a la plena libertad sindical (aún no existente) porque sin esta plena libertad sindical no puede hablarse de ningún otro tema.

¡Trabajadores! ¡Pueblo de la bahía de Cádiz! Nos pusieron aquí el peligro de Rota, el puente con peaje, el paro y la incultura. ¿Qué se busca ahora con el hundimiento de nuestra comarca? ¡La Bahía no se puede hundir! Tenemos que estar vigilantes. No puede nadie quedarse sin un salario. No podemos consentir que la única salida sean los expedientes de crisis. Todos unidos por la defensa de los puestos de trabajo (Cf. “100.000 manifestantes. Cádiz en defensa de su Bahía”, en *Diario de Cádiz*, 12 octubre 1977, pp. 7).



Tras meses de protesta y reivindicación las principales centrales sindicales que pudieron participar en la negociación sobre el futuro de astilleros -enmarcado todo ello dentro de los Pactos de la Castellana en 1978- , CC.OO y UGT esencialmente, se logró que las industrias auxiliares se incorporaran a la plantilla de manera progresiva, hasta conseguir la integración plena de la misma. Sería justo destacar en este sentido que si bien la CNT no pudo participar en las negociaciones de la Castellana debido a que carecía de representatividad a nivel nacional, también jugó un papel fundamental en el desarrollo de estos acontecimientos en los astilleros gaditanos. Este hecho fue sin duda una de las conquistas más importantes de este periodo por los sindicatos en la Bahía, pero también marcó un punto de ruptura considerable entre CC.OO y CNT, debido a que los militantes de éstos últimos acusarían posteriormente a CC.OO de «traidores» por llegar *“a un acuerdo con la patronal para pactar a espaldas de los trabajadores indemnizaciones por despido en lugar de ser integrados”*⁴⁷⁴.

CONCLUSIONES

El objetivo principal de nuestra comunicación fue centrarnos en una de las etapas más conflictivas que la sociedad gaditana ha vivido y que coincidió con el momento en el cual los sindicatos comenzaban a cobrar vida fuera de la clandestinidad y a ganar en relevancia y poder en los centros de trabajo. Nuestra débil e incipiente democracia se debía consolidar para que consiguiera arraigar en una sociedad todavía anclada a postulados caducos. Es justo en ese momento donde los sindicatos juegan un importante papel como agente social que debería ayudar a consolidar el proyecto democrático que se había puesto en marcha.

Como fuimos explicando, la reconversión naval en España, y sobre todo en la Bahía de Cádiz, supuso un período que marcó a la población con cicatrices aún visibles a día de hoy. Salidos de una dictadura represiva, los trabajadores se sentían libres, sin miedo a defender sus derechos laborales, pero envueltos en la reestructuración de una

⁴⁷⁴ Cit en: FLORIDO DEL CORRAL, D, et al, *El pueblo en la calle...* p. 55.



industria deficitaria que el Estado no tenía intención de seguir manteniendo en aquellas mismas condiciones. Todas estas preocupaciones y necesidades fueron bien captadas por los sindicatos y poco a poco fueron canalizándolas para fortalecer su estructura, aunque como vimos anteriormente, de diferentes maneras. Comisiones Obreras, gracias a su representatividad a nivel nacional fue una de las centrales que más influencia y poder adquirió junto a la UGT, y por este motivo, asumió tener un papel preponderante dentro de las negociaciones que estaban por llegar en años posteriores; por otro lado, la CNT, gracias a que fue uno de los máximos apoyos y promotores de la mayoría de las acciones llevadas a cabo por los obreros, se ganó la legitimación del pueblo y de los trabajadores en general, fortaleciendo de esta manera su proceso de cimentación y arraigo en la estructura laboral de la Bahía.

Uno de los principales problemas con los que se encontraron los sindicatos durante estos años fue encauzar toda la voluntad y fuerza de las clases trabajadoras, que en repetidas ocasiones llegaban a extremos que podían dañar sus propios intereses⁴⁷⁵, y transformarlas en un poder de presión y negociación contra las políticas de reestructuración que atentaban contra la estabilidad de la región. En ese aspecto, las centrales sindicales fueron muy hábiles, logrando un significativo aumento en el número de afiliados que sustentaron el proceso de evolución y estabilización en que los sindicatos se fueron asentando.

Hoy en día, con la perspectiva que el transcurrir del tiempo nos ofrece, y los hechos ya plasmados en los libros de historia, los periódicos y en los relatos de los protagonistas, podemos coincidir que la reconversión industrial en Cádiz transformó la realidad gaditana de tal manera que todavía hoy en día son visibles los efectos de la

⁴⁷⁵ El secretario provincial de CC.OO., en una nota que envía al *Diario de Cádiz*, manifiesta que es necesario hacer presión para resolver el problema, pero hacerla de forma que se consiga una mayor identificación de toda la población con sus justas reivindicaciones. Opina que el provocar un enfrentamiento violento en la vía pública no beneficia a los trabajadores, porque desautoriza nuestras acciones ante gran parte de la población, cuando se agravan los problemas existentes con otros nuevos. Pone en peligro la unidad real de los trabajadores. Por ello, hacen un llamamiento a todos los obreros a que se unan en torno a sus representantes, en las coordinadoras y a que en cualquier forma de acción se realice y prepare con plena serenidad y madurez, para evitar que se vuelvan en contra de nuestros intereses y los de todo el pueblo (Cf. “El problema de la Bahía. Graves disturbios en el Cádiz del exterior”, en *Diario de Cádiz*, 26 octubre 1977, pp. 10).



misma. La provincia tiene una de las tasas más altas de desempleo del país, y el panorama no parece alentador. Gran parte de la población vivía directa o indirectamente de los astilleros de la Bahía, y el daño que generó la práctica del monocultivo industrial minó a las generaciones posteriores que tuvieron que emigrar para conseguir un futuro laboral fuera de su provincia.

La crisis actual que azota nuestro país no hace más que acrecentar este problema estructural que desanima hasta al más optimista. Mientras redactábamos esta comunicación, volvimos a ver a los obreros en los Astilleros haciendo piquetes, ejerciendo su derecho a huelga, luchando por sus puestos de trabajo. Los sindicatos son mucho más fuertes que en aquel entonces, pero el paradigma actual del capitalismo no da tregua. Recortes, expedientes de regulación, productividad, términos a los que ya nos acostumbramos, pero que implican un retroceso en la conquista de los derechos sociales de los trabajadores. Los sindicatos están en la política, la política está en los sindicatos, todo es más difuso, o quizás todo es más complejo, pero eso ya es tema de otra investigación.

